РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ОПШТИНА ЛАЈКОВАЦ
ОПШТИНСКА УПРАВА
Одељење за комунално-стамбене,
грађевинске и урбанистичке послове
Број: ROP-LAJ-34200-LOCH-3/2026
Датум: 28.04.2026. године
Л А Ј К О В А Ц
Тел: 014/3433-109
С.А.

Одељење за комунално-стамбене, грађевинске и урбанистичке послове, Општинске управе општине Лајковац, поступајући по захтеву Општинске управе Општине Лајковац, ул. Омладински трг бр. 1 Лајковац, ПИБ: 101343119, Матични број: 07353154, за издавање локацијских услова за реконструкцију дела улице др Боје Марковића (од раскрснице са улицом Љубомира Ковачевића до Милановића рампе) Л=1200м фаза 1 (саобраћајница) на к.п. бр. 1, 8747, 7962/3, 7963/3 све КО Јабучје, на основу члана 53а, 55, 56 и 57. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23 и 91/25), члана 12. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/2023), Уредбе о локацијским условима (“Сл. гласник РС”, бр. 87/2023) и Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, број 5/2015, 14/2018 и 2/2015), издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

за реконструкцију дела улице др Боје Марковића (од раскрснице са улицом Љубомира Ковачевића до Милановића рампе) Л=1200м фаза 1 (саобраћајница) на к.п. бр. 1, 8747, 7962/3, 7963/3 све КО Јабучје, општина Лајковац, категорије Г, класификациони број 211201 (90%), 211202 (5%), 222311 (5%), Тип објекта - саобраћајница, укупна дужина саобраћајнице 1.200,00m.

ПРАВНИ И ПЛАНСКИ ОСНОВ

Правни основ

Локацијски услови се издају на основу:

- члана 53а, 55, 56 и 57. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23 и 91/25);
- члана 12. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/2023);
- Уредбе о локацијским условима (“Сл. гласник РС”, бр.87/2023).

Плански основ

Локацијски услови се издају на основу:

Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, број 5/2015, 14/2018 и 2/2015);

ПОДАЦИ О ЛОКАЦИЈИ

Предметне катастарске парцеле број 1, 8747, 7962/3, 7963/3 све КО Јабучје налазе се у границама Измена и допуна Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, број 5/2015, 14/2018 и 2/2025) и обухваћене су изменом и допуном број 4.

Локација 4

Постојећа намена површина

Локација обухвата део Улице др Боја Марковића (Државни пут IIA реда, број 145), као и прикључке локалних некатегорисаних путева на ову саобраћајницу и неколико постојећих прилаза индивидуалним стамбеним објектима.

Намена предвиђена важећим Планом

Важећим планом је предметна локација предвиђена у оквиру грађевинског подручја, као површина у функцији саобраћаја, односно, потврђена јој је фактичка намена, с тим да су планирани улични профили прилагођени рангу саобраћајница.

У тексту који следи описане су измене и допуне које су извршене у графичком делу плана, дате за сваку локацију посебно.

Локација 4

У оквиру локације 4, измењени су елементи у оквиру регулације Улице др Боје Марковића, а на појединим деловима је коригована и сама регулација. Такође, ради формирања адекватних прикључака, дошло је и до корекције регулације сабирних и приступних саобраћајница које се уливају у Улицу др Боје Марковића

Наиме, предвиђене су нове аутобуске нише, на месту којих је дошло до незнатног проширења регулације саобраћајнице. Такође, регулација је проширена и у зони раскрснице „Милановића рампа“, која је овим Изменама и допунама плана предвиђена као кружна раскрсница. Да би се прилагодили пројектованој саобраћајници кориговани су прикључци сабирних и приступних улица, што је код појединих утицало на регулацију. Секундарна саобраћајница, за коју је важећим планом предвиђено да у близини раскрснице изађе у Улицу др. Боје Марковића, овим изменама се преусмерава северно, а овај крак се скраћује и завршава се слепо, окретницом.

У оквиру регулације Улице др Боје Марковића уведена је бициклистичка стаза, као наставак постојеће.

Планирана кружна раскрсница на деоници Државног пута IIA реда бр. 145 на км 33+287/ Улици др Боје Марковића дата је са регулацијом која обухвата све елементе пута и оставља простор за евентуалне планиране трасе инсталација.

Могућа је израда планске, односно урбанистичко-техничке документације за даљу разраду реконструкције предметне раскрснице, како би се приликом исте дефинисао сам тип и најадекватније решење овог саобраћајног објекта.

У графичком делу плана, поред поменутих измена, промена регулације је утицала и на планиране намене, као и на планиране грађевинске линије.

ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

УРБАНИСТИЧКИ УСЛОВИ

Извод из плана Измена и допуна Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, број 5/2015, 14/2018 и 2/2025)

Саобраћајне површине и саобраћајнице

Предложене активности имају за циљ комплетирање и опремање саобраћајне инфраструктуре, у циљу економичнијег и ефикаснијег кретања становника и протока робе.

Друмски саобраћајни чвор

Лајковац је у зони непосредног утицаја друмског саобраћајног чвора, у коме је доминантно укрштање аутопута Београд – Јужни Јадран (Е-763). Овом саобраћајном чвору припадају државни пут ІБ реда бр. 27 (гранични прелаз са БиХ (гранични прелаз Трбушина) - Лозница – Осечина – Ваљево – Лајковац – Ћелије – Лазаревац – Аранђеловац – Крчевац – Топола – Рача - Свилајнац), измештена траса државног пута број 27 (веза Ваљева са аутопутем Београд-Јужни Јадран на петљи Лајковац), државни пут ІБ реда бр.22 („Ибарска магистрала“), државни пут ІІА реда бр.145 (Стублине-Бргуле-Лајковац), државни пут ІІБ реда бр. 361 (Лајковац – Боговађа – Љиг – Горњи Милановац) и локални путеви према околним селима.

Улична мрежа

Стихијска и непланирана градња у појединим деловима Плана узроковала је изградњу саобраћајница неповољних попречних профила. Из ових разлога, као примарни задатак издваја се реконструкција и санација постојеће уличне мреже у циљу спречавања њене даље деградације, као и трасирање нових саобраћајница уз максимално поштовање постојеће парцелације и регулације.

Предложено решење уличне мреже засновано је на допуњеној и реорганизованој постојећој уличној мрежи, при чему се водило рачуна о постављеним циљевима развоја саобраћајног система, као и о планираној организацији становања и просторном размештају осталих активности.

На подручју Плана генералне регулације дефинисане су следеће категорије уличне мреже:

- градске магистрале
- примарне саобраћајнице
- секундарне саобраћајнице
- приступне саобраћајнице

Приоритетне активности је потребно усмерити на ревитализацију и реконструкцију постојеће мреже саобраћајница, по питању обезбеђивање стандардних попречних профила саобраћајница и проширење делова улица који представљају уска грла, обнове или изградње савременог коловоза, решавање одводњавања, обнову сигнализације и сл. Приоритете у

реконструкцији је потребно дефинисати и анализирати кроз израду Плана реконструкције путне мреже, у коме ће се дефинисати дугорочни развој и динамика одржавања, уз израду базе података путне мреже за територију Лајковца.

Постојећа мрежа саобраћајница ће бити допуњена новим трасама, који ће пратити планирани развој насеља са становишта формирања нових стамбених и привредних зона. Трасе нових саобраћајница је потребно резервисати, тј. „чувати“ од узурпације, поготово од бесправне градње, пре свега израдом планских докумената или откупом земљишта. Планира се проширење коридора појединих деоница примарне путне мреже, у циљу обезбеђивања пуног попречног профила на местима где то не захтева велике захвате по питању рушења објеката.

Развој уличне мреже се заснива на принципима завршетка започетих уличних праваца, интегрисања уличне мреже, тј. смањења броја „слепих“ улица и формирања нове мреже у планираним стамбеним и привредним зонама.

Категорији **градских магистрала** по функцији у мрежи припадају саобраћајнице које се налазе у склопу државних путева који се налази на подручју које је обухваћено Планом као што је „обилазница“ односно **део државног пута ІБ реда бр. 27** (гранични прелаз са БиХ (гранични прелаз Трбушина) - Лозница – Осечина – Ваљево – Лајковац – Ћелије – Лазаревац – Аранђеловац – Крчевац – Топола – Рача - Свилајнац), део **државног пута ІІА реда бр.145** (Стублине-Бргуле-Лајковац) и **део државног пута ІІБ реда бр. 361** (Лајковац – Боговађа – Љиг – Горњи Милановац)

Примарне градске саобраћајнице имају функцију да повежу шира градска подручја као и да остваре везу ужег градског подручја са улазно-излазним правцима, односно градским магистралама. Саобраћајни токови на овим саобраћајницама су сразмерно великог интензитета. Примарну мрежу саобраћајница чине главне градске лонгитудиналне и трансверзале, као и делови општинских путева ОП-3, ОП-4, ОП-15, ОП-18.

У циљу повећања безбедности одвијања саобраћаја на примарним саобраћајницама, као и на градским магистралама у делу насеља, предлажу се и следеће мере:

- обезбеђивање стандардних попречних профила саобраћајница и проширење делова улица који представљају уска грла, ако је неопходно и рушењем објеката;
- улагање у обнову и изградњу квалитетне јавне расвете саобраћајница, нарочито у зонама раскрсница и пешачких прелаза;
- ограничење брзине кретања моторних возила у централној градској зони на 40 km/h, а у зонама са интензивним пешачким саобраћајем на 30 km/h (школа, пијаца, Дом здравља и сл.); и
- стриктно поштовање постављене саобраћајне сигнализације, нарочито по питању паркирања у централној градској зони, што би у многоме смањило загушење мреже.

Мрежа секундарних саобраћајница формирана је тако што је постојећа мрежа стамбених улица допуњена новим деоницама узимајући у обзир постојећу парцелацију, планиране стамбене зоне и остале садржаје, као и потребу да се функционалније повежу одређене насељске целине. Интервенције на секундарним саобраћајницама односе се углавном на реконструкцију коловозног застора и проширењу попречног профила, који је у већини случајева неповољан и непотпун, имајући у виду одсуство тротоара на великом делу саобраћајница нижег реда.

Остале саобраћајнице припадају категорији **приступних – стамбених улица.** Саобраћајни токови на овој мрежи саобраћајница су по карактеру изворно – циљни и малог су интензитета.

Пешачки и бициклистички токови

Један од главних циљева развоја саобраћаја у насељеним местима требало би да буде стимулисање еколошки прихватљивог система као што је стимулисање пешачког саобраћаја у границама прихватљиве пешаке дистанце и употреба бицикала.

Просторни размештај већине јавних функција у Лајковцу је на таквој дистанци да се може сврстати у изохрону пешачења од прихватљивих 30 минута. Пешачки вид саобраћаја је потребно фаворизовати из многобројних разлога (смањење гужве на улицама, смањења проблема паркирања, смањења емисије штетних гасова, повољан утицај на организам и сл.) и треба му омогућити несметан развој. Правце развоја је потребно усмерити ка:

- побољшању и унапређењу услова за кретање пешака ослобађањем јавног простора од паркираних аутомобила и планским размештајем уличних садржаја (киоска, летњих башти, уличних тезги и др.); и
- акцијама којима ће се јавне површине учинити привлачним и пре свега безбедним и пригодним за пешаке, а посебно за децу и особе са специфичним потребама.

Пешачке стазе је потребно трасирати у централним насељским зонама, тако да повезују јавне садржаје којима гравитира највећи број грађана. Постојеће стазе се задржавају и по потреби проширују на местима где је то могуће. Минимална ширина пешачких стаза је 1,5 м али се препоручује, да она буде 2,5 м и више, нарочито у централним деловима насеља.

Бициклистички саобраћај је у експанзији у целом свету са намером да се умање непогодни ефекти које са собом носе остали видови саобраћаја. Не постоје директна ограничења за развој овог вида саобраћаја осим оних које са собом носи сама конфигурација терена.

За кретање бициклиста кроз насељено место издвајају се посебно уређене стазе уз коловоз јавних путева у зависности од саобраћајног оптерећења на путу и броја бициклиста. Бициклистичке стазе се могу градити и ван насељеног места, такође уз јавни пут, по истом критеријуму.

За потребе љубитеља бициклизма који овим превозним средством предузимају и дужа путовања и туристичке туре могуће је да се трасира један правац на којем би се нашао манастир Боговађа и даље правац ка Мионици и Дивчибарама са прикључком на западни крак EUROVELO 6. За потребе бициклистичке руте погодни су правци општинских путева али се могу искористити и погодни некатегорисани путеви. Локална самоуправа, односно орган самоуправе, мора се ангажовати да у сарадњи са суседним заинтересованим општинама изради студију трасе са интересантним локалитетима и да је уведе у туристичку понуду.

Предвиђа се изградња наставка постојеће пешачко-бициклистичке стазе, са леве стране Ул. др Боје Марковића до раскрснице Милановића рампа, као и изградња пешачке стазе са десне стране улице (од Лајковца ка Јабучју).

Општа правила грађења коридора инфраструктурних система

Планом генералне регулације су дефинисана основна правила грађења, реконструкције и заштите саобраћајне инфраструктуре која се непосредно примењују приликом његовог спровођења. Специфична правила и услови дефинишу се детаљнијом планском разрадом на основу конкретних услова на терену, а морају бити у граничним вредностима прописаним правилима и условима овог плана.

Јавни путеви

Путну мрежу чини систем објеката са различитим функцијама за кретање и мировање учесника у саобраћају. Поред тога, у појасу регулације јавног пута се постављају водови подземне и надземне инфраструктуре и обезбеђују површине за озелењавање.

У коридорима саобраћајница, правила и услови изградње се дефинишу у зависности од функционалног ранга јавног пута и просторних могућности.

На основу Закона о јавним путевима (Сл. гласник РС, бр. 101/05 и 123/07) мрежу путева неког простора чине јавни и некатегорисани путеви (административна категоризација).

Сви путеви утврђени Планом генералне регулације су јавни путеви и морају се пројектовати по прописима, нормативима и стандардима за јавне путеве. Процедуре израде и усвајања пројеката, као и само грађење саобраћајне инфраструктуре, мора се спроводити у свему према важећој законској регулативи. Процедуре и активности на пројектовању и грађењу саобраћајне инфраструктуре, инсталација техничке инфраструктуре и регулација водотока, морају се обједињавати.

Ширина појаса регулације и ширина заштитног појаса пута

Појас регулације је простор дефинисан границом грађења јавног пута, унутар кога се изводе грађевински захвати приликом изградње, реконструкције или одржавања јавног пута. Просторним планом утврђује се оријентациона ширина појаса регулације за:

- државни пут I реда ширине око 25 m;
- државни пут II реда ширине око 20 m; и
- општински пут ширине око 10 m.

На основу важећег закона о јавним путевима (члана 29. и 30.) за трасе постојећих и планираних јавних путева, утврђени су:

- заштитни појас пута - простор обострано од ивице земљишног појаса пута ширине 20 m за државни пут I реда (за аутопут 40 m), 10 m за државни пут II реда, 5 m за општински пут; и
- појас контролисане изградње - пружа се од границе ужег - непосредног заштитног појаса у ширини од 40 m за аутопут, 20 m за остале државне путеве I реда, 10 m за државни пут II реда и 5 m за јавни општински пут.

У заштитном појасу јавног пута, забрањена је изградња грађевинских или других објеката, као и постављање постројења, уређаја и инсталација, осим изградње саобраћајних површина пратећих садржаја јавног пута, као и постројења, уређаја и инсталација који служе потребама јавног пута и саобраћаја на јавном путу. У овом заштитном појасу је дозвољена изградња, односно постављање водовода, канализације, топловода, железничке пруге и сл., као и постављање телекомуникационих и електро водова, инсталација, постројења и сл., по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута која садржи саобраћајно-техничке услове.

У појасу контролисане изградње забрањено је отварање рудника, каменолома и депонија отпада и смећа.

Правила грађења појаса регулације јавних путева

Јавни путеви се морају градити тако да имају најмање две саобраћајне и две ивичне траке или ивичњаке у равни коловоза, а улица тротоар и уместо ивичних трака - ивичњаке. Ширина и број коловозних трака дефинисане су категоријом пута.

Кроз пројекте путних објеката (мостови, надвожњаци, подвожњаци, вијадукти, тунели, пропусти, итд.), обавезно је предвидети и екодукте, зависно од теренских услова, надземне или подземне прелазе, односно пролазе, како би се избегло стварање еколошких баријера.

Ширина коловоза на државним путевима I реда ван насеља је минимално 7,70 m (укључујући ивичне траке од 2 x 0,35 m), односно 7,00 m са издигнутим или упуштеним ивичњацима.

Ширина коловоза на планираним државним путевима II реда је минимално 7,10 m (укључујући ивичне траке од 2 x 0,30 m), односно 6,50 m са издигнутим ивичњацима.

На државним путевима који пролазе кроз насељена места обавезна је изградња обостраних тротоара минималне ширине 1,5 m.

Минимална ширина коловоза општинских јавних путева је 5,90 m (возне траке 2 x 2,75 m и ивичне траке 2 x 0,20 m).

Приликом реконструкције државног пута, потребно је смањити број раскрсница или прикључака општинских или некатегорисаних путева на државни пут, на најмањи могући број, а у циљу повећања капацитета и повећања нивоа безбедности саобраћаја на државном путу.

Саобраћајни прикључци на државни пут утврђују се на основу услова и сагласности управљача државним путевима.

У заштитном појасу са директним приступом на државни пут, дозвољено је градити станице за снабдевање моторних возила горивом, аутосервисе, објекте за привремени смештај онеспособљених возила, аутобазе за пружање помоћи и информација учесницима у саобраћају, а све то на основу планског документа за наведене типове објеката.

Прикључивање прилазног на јавни пут врши се првенствено његовим повезивањем са другим прилазним или некатегорисаним путем који је већ прикључен на јавни пут, а на подручјима на којима ово није могуће прикључивање прилазног пута врши се непосредно на јавни пут и то првенствено на пут нижег реда.

Земљани појас предвидети минимум 1m од крајње тачке попречног профила новопланиране раскрснице плус 3m планирати простор за постојаће и планиране инсталације, укупно 4 m обострано.

Повезивање постојећих и нових садржаја планирати искључиво на прикључцима који ће се потврдити планским решењем.

На државним путевима ограничити прикључке са левим скретањима (само типа улив-излив).

Геометрија саобраћајних прикључака, уливно-изливних трака, тачно утврђене стационаже, прецизно ће се утврдити приликом израде саобраћајно-техничких услова.

За саобраћајни прикључак комерцијалних објеката (бензинске станице, пословног комплекса, итд.) на државне путеве ван насеља предвидети траке за успорење/убрзање. Повезивање појединачних локација (стамбени, стамбено-пословни објекти и др.) на државне путеве условљава се изградњом паралелног сервисног пута који ће повезивати локације дуж путног правца. Уколико се сервисни пут предвиђа у залеђу локација, прикључење на државни пут предвидети на довољно великом растојању да се не омета одвијање саобраћаја на истом.

Земљани пут који се укршта или прикључује на јавни пут, мора се изградити са тврдом подлогом или са истим коловозним застором као и јавни пут са којим се укршта, односно на који се прикључује, у ширини од најмање 5 m и у дужини од најмање 40 m за ДП I реда, 20 m за ДП II реда и 10 m за општински пут, рачунајући од ивице коловоза јавног пута.

Ради заштите путева од спирања и одроњавања, потребно је, ако природа земљишта допушта, да косине усека, засека и насипа, као и друге косине у путном земљишту буду озелењене травом, шибљем и другим растињем које не угрожава прегледност пута.

Ограде, дрвеће и засади поред путева подижу се тако да не ометају прегледност пута и не угрожавају безбедност саобраћаја. Ограде, дрвеће и засади поред путева се морају уклонити уколико се, приликом реконструкције или рехабилитације пута, дође до закључка да негативно утичу на прегледност пута и безбедност саобраћаја.

Објекти предвиђени за изградњу не смеју бити на удаљености мањој од 10 m поред државног пута II реда, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса (регулационе линије, односно путне парцеле).

Дуж свих јавних путева потребно је обезбедити инфраструктуру за прикупљање и контролисано одвођење атмосферских вода, са уграђеним сепараторима нафтних деривата на државним путевима који залазе у заштитне зоне водоизворишта.

Делови примарне путне мреже који су истовремено и улице у насељу, могу се на захтев надлежног органа Општине, разрадом кроз одговарајућу урбанистичку и техничку документацију, изградити као улица са елементима који одговарају потребама насеља (ширим коловозом, тротоарима и сл.) као и са путним објектима који одговарају потребама насеља.

Уколико постоји могућност потребно је предвидети шири регулациони појас саобраћајница, како би се обезбедиле ивичне разделне траке са зеленилом, бициклистичке стазе и сл. Уколико то није могуће, бициклистичке стазе се могу водити у јединственом попречном профилу са саобраћајницом нижег ранга од аутопута.

Код интервенција које имају за циљ проширење саобраћајница неопходна је израда урбанистичког плана. Реконструкција делова путне мреже мора обухватити све елементе попречног профила.

На предлог Града или превозника који обавља линијски превоз путника на јавном путу може се изградити аутобуско стајалиште уз сагласност управљача јавног пута. Саобраћајна површина аутобуског стајалишта на јавном путу, осим улице, мора се изградити ван коловоза.

Нове станице за снабдевање горивима (бензинске и гасне станице) као пратећи путни садржаји се могу градити уз све јавне путеве само ако су испуњени сви функционални, техничко-технолошки и еколошки услови (дефинисани Законом о превозу опасног терета - "Службени гласник РС", бр. 88/10 и Правилником о изградњи станица за снабдевање горивом моторних возила и претакању и ускладиштењу горива - "Службени лист СФРЈ", бр. 27/71 и 29/71).

Однос путне и комуналне инфраструктуре

Минимална удаљеност инсталација водоводне, канализационе, електроенергетске, гасоводне и телекомуникационе инфраструктуре износи 3,0 m од крајње тачке попречног профила државних путева (ножице усека или насипа или спољне ивице одводног канала).

Укрштање свих врста водова комуналне инфраструктуре са државним путем изван насеља врши се тако што се кабл/цев полаже у бетонски канал, односно у бетонску или пластичну цев увучену у хоризонтално избушен отвор, тако да је могућа замена кабла без раскопавања пута. Укрштање водова са државним путем се изводи механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на предметни пут у прописаној заштитној цеви. Заштитне цев мора бити постављена на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута, увећана за по 3 m са по сваке стране.

Вертикално растојање од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,50 m у зависности од конфигурације терена.

Минимална дубина инсталације и заштитних цеви испод трупа канала уа одводњавање од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,0-1,2 m.

Укрштање планираних инсталација удаљити од укрштаја постојећих инсталација 10 m.

За све предвиђене интервенције и инсталације које воде кроз земљишни појас (парцелу пута) потребно је обратити се ЈП „Путеви Србије“ за прибављање услова и сагласности за израду пројектне документације и постављање истих.

Пешачки и бициклистички саобраћај

Пешачке површине (стазе и тротоари) су саставни елемент попречног профила свих градских саобраћајница. Оне се обавезно физички издвајају у посебне површине које су заштићене од осталих видова моторног саобраћаја, изузев код интегрисаних улица. Ширина тротоара зависи од намене и атрактивности околног простора и интензитета пешачких токова. Минимална ширина тротоара за кретање пешака је 1,5 m (два пешачка модула), а за кретање и инвалида са помагалима 3,0 m.

Новопланиране бициклистичке трасе се могу водити заједно са моторним саобраћајем у улицама нижег ранга од аутопута, заједно са пешацима и издвојено од другог саобраћаја.

Уколико је обим моторног и пешачког саобраћаја такав да може угрозити безбедност, потребно је бициклистички саобраћај издвојити у посебне стазе. Двосмерне бициклистичке стазе које ће се градити уз постојеће јавне путеве морају да имају ширину најмање од 2,5 m и потребно их је физички одвојити појасом заштитног зеленила минималне ширине 1,5 m ради безбедности свих учесника у саобраћају.

Улична мрежа

Основне услове за изградњу саобраћајне инфраструктуре у насељу представља израда Главних пројеката за све саобраћајне капацитете уз поштовање законске регулативе (Закон о јавним путевима, Закона о безбедности саобраћаја на путевима, Правилник о основним условима које јавни путеви и њихови елементи морају да испуњавају са гледишта безбедности саобраћаја), као и Техничких прописа и стандарда из области путног инжењерства за садржаје који су обухваћени пројектима. Да би се задовољили захтеви са аспекта организације и безебедности саобраћаја у насељу, у планском периоду насељску мрежу треба пројектовати придржавајући се следећих препорука:

- попречни профили постојеће примарне мреже саобраћајница остају као у постојећем стању, са обавезном рехабилитацијом коловозног застора на местима где је то потребно;
- у постојећим, изграђеним насељима, регулација улица остаје непромењена, осим ако постоји потреба за њеном изменом, односно побољшањем саобраћајног решења,

нивелације, употпуњавања попречног профила, формирањем нове јавне површине и сл.;

- примарне саобраћајнице пројектовати са минималном ширином коловоза од 6,0 m, са носивошћу коловоза за средњи саобраћај са једностраним нагибом (уколико није другачије одређено техничком документацијом) и са припадајућим елементима за рачунску брзину од 50 km/h;
- остале саобраћајнице пројектовати са ширином коловоза минимум 5,50 m за двосмерни саобраћај или са 3,5 m (изузетно 3,0 m) за једносмерни саобраћај, са обезбеђивањем мимоилазница на сваких 100 m и са носивошћу за лаки саобраћај и једностраним нагибом и са свим пратећим елементима;
- шире регулационе мере ових саобраћајница треба да омогуће организовање паркинг површина изван коловоза и формирање једностраних или обостраних површина заштитног зеленила;
- прилазе парцелама са коловоза градити од бетона ширине минимално 3,0 m и радијуса 5,0 m са зацевљеном атмосферском канализацијом;
- примењивати унутрашње радијусе кривина мин. 5,0 m, односно мин. 7,0 m тамо где се обезбеђује проточност саобраћаја због противпожарних услова;
- коловозну конструкцију дефинисати сходно рангу саобраћајнице, меродавном оптерећењу и структури возила, у функцији садржаја попречног профила, подужних и попречних нагиба, као и начина одводњавања застора;
- укрштања саобраћајница остварити у нивоу са семафорском или уређеном вертикалном и хоризонталном сигнализацијом;
- одводњавање решавати гравитационим отицањем површинских вода (подужним и попречним падом) у систему затворене канализације;
- ограде, дрвеће и засаде поред јавних путева подизати тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност одвијања саобраћаја; и
- за паркирање возила за сопствене потребе у оквиру грађевинске парцеле мора се обезбедити паркинг простор.

УРБАНИСТЧКЕ МЕРЕ ЗАШТИТЕ

Урбанистичке мере за заштиту од земљотреса

Ризик од повредљивости при сеизмичким разарањима може се смањити примењујући одређене принципе планирања, организације и уређења простора.

Превентивне мере заштите у смислу сеизмичности подразумевају:

- поштовање степена сеизмичности од око 8º MCS приликом пројектовања, извођења или реконструкције објеката, или оног степена сеизмичности за који се посебним сеизмичким истраживањима утврди да је меродаван за планско подручје;
- поштовање регулације саобраћајница и међусобне удаљености објеката;
- обезбеђење оних грађевина чија је функција нарочито важна у периоду после евентуалне катастрофе.

Препоручује се да се код пројектовања и изградње свих категорија објеката високоградње стриктно треба придржавати одредби „Правилника о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима („Сл. лист СФРЈ“, бр. 31/81, 49/82, 29/83, 21/88 и 52/90). Поред тога, на свим теренима са смањеном стабилношћу обавезно се спроводе посебна инжењерско - геолошка, сеизмичка и геофизичка испитивања терена на којима ће се градити поједини објекти.

УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ НА КОМУНАЛНУ, САОБРАЋАЈНУ И ДРУГУ ИНФРАСТРУКТУРУ

1. Услови за укрштање и паралелно вођење Електродистрибуција Србије д.о.о. Београд Огранак Електродистрибуција Лазаревац, број 2561200-Д-09.13-162035-УП-26 од 21.04.2026. године;
2. Услови „ТЕЛЕКОМ СРБИЈА“ ИЈ Ваљево, број 491922/2-2025 од 04.11.2025. године;
3. Услови ЈП „Градска Чистоћа“ Лајковац, број 4815 од 13.11.2025. године;
4. Услови за пројектовање „Путеви Србије“ д.о.о. Београд, број ROP-LAJ-34200-LOC-2-НРАР-1/2026 од 05.03.2026. године.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ:

Локацијски услови се могу издати на више катастарских парцела уз обавезу инвеститора да пре издавања употребне дозволе изврши спајање свих катастарских парцела, у складу са Законом о планирању и изградњи.

Техничка документација:

Идејно решење урадио је „ASECO Engineering“ д.о.о. Ваљево, главни пројектант је Владимир Пошарац дипломирани грађевински инжењер (Лиценца број 315 L570 12), одговорни пројектант пројекта саобраћајнице је Владимир Пошарац дипломирани грађевински инжењер (Лиценца број 315 L570 12), одговорни пројектант пројекта кишне канализације је Александар Кузмановић, дипломирани грађевински инжењер, (Лиценца број 314 3725 03), одговорни пројектант пројекта уличне расвете Никола Крљановић, дипломирани инжењер електротехнике, (Лиценца број 350 L152 12). Идејно решење и услови ималаца јавних овлашћења чине саставни део локацијских услова.

Одговорни пројектант је дужан да уради Пројекат за грађевинску дозволу у складу са правилима грађења и свим осталим деловима садржаним у локацијским условима.

На основу урбанистичких услова датих у локацијским условима, инвеститор може приступити изради Пројекта за грађевинску дозволу у складу са чланом 118а. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23 и 91/25), и Правилником о садржини, начину и поступку израде и начину вршења контроле техничке документације према класи и намени објеката („Сл. гласник РС“, број: 96/2023).

Локацијски услови важе две године од дана издавања или до истека важења грађевинске дозволе издате у складу са тим условима, за катастарску парцелу за коју је поднет захтев. На основу ових локацијских услова не може се приступити изградњи објекта.

Издати локацијски услови представљају основ за подношење захтева за издавање грађевинске дозволе у складу са чланом 135. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23 и 91/25).

Поступак за издавање решења о грађевинској дозволи покреће се подношењем захтева надлежном органу кроз ЦИС. Решење о грађевинској дозволи издаје се на основу важећих локацијских услова и уз захтев се прилаже документација прописана чланом 16. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/2023).

Стварни трошкови издавања локацијских услова:

1. Трошкови за издавање техничких услова од „ЕЛЕКТРОДИСТРИБУЦИЈА“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Лазаревац, Профактура број 1000592003 – износ 20.963,63 дин, на текући рачун број 160-705-95, позив на број 97-571000592003;
2. Трошкови за издавање техничких услова од „ТЕЛЕКОМ СРБИЈА“ ИЈ Ваљево, рачун број 90067280, износ 11.164,96 динара, текући рачун број 160-600-20, позив на број 90067280;
3. Трошкови за издавање техничких услова од ЈП „Градска Чистоћа“ Лајковац, рачун број 25-RN003001014 износ 11.763,14 дин, на текући рачун број 160-180602-15 Банка Интеса, модел: 97, позив на број: 25-RN003001014;
4. Републичка административна такса за подношење захтева: 420,00 динара, по тарифном броју 1 Закона о републичким административним таксама. Прималац: Република Србија, број рачуна 840-742221843-57 по моделу 97 са позивом на број 11-055-05652;
5. Републичка административна такса за издавање локацијских услова: 4.880,00 динара, по тарифном броју 171в Закона о републичким административним таксама. Прималац: Република Србија, број рачуна 840-742221843-57 по моделу 97 са позивом на број 11-055-05652;
6. Трошкови за ЦЕОП износ од 2.090,00 динара.

ПОУКА О ПРАВНОМ ЛЕКУ:

На издате Локацијске услове може се поднети приговор Општинском већу у року од три дана од дана достављања локацијских услова.

Локацијске услове доставити:

- Подносиоцу захтева
- Грађевинском инспектору
- А р х и в и

РУКОВОДИЛАЦ ОДЕЉЕЊА

ЗА КОМУНАЛНО-СТАМБЕНЕ,
ГРАЂЕВИНСКЕ И УРБАНИСТИЧКЕ
ПОСЛОВЕ

Предраг Мирковић, дипл. инж. саобраћаја